Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3925**

16. Wahlperiode 15. 12. 2006

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Fritz Kuhn, Kerstin Andreae, Cornelia Behm, Birgitt Bender, Alexander Bonde, Dr. Uschi Eid, Hans-Josef Fell, Peter Hettlich, Bärbel Höhn, Ulrike Höfken, Dr. Anton Hofreiter, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske, Gerhard Schick und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Wirtschaftlichkeit des Bahnhofprojektes Stuttgart 21

Über die Wirtschaftlichkeit des milliardenschweren Bauvorhabens Stuttgart 21 wird seit Jahren eine kontroverse Debatte geführt. Diese dürfte sich angesichts der aktuellen Entscheidung der großen Koalition von CDU/CSU und SPD zur Teilprivatisierung der Deutsche Bahn AG (DB AG) noch verschärfen.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bislang getroffen, um die Wirtschaftlichkeit des Projektes Stuttgart 21 zu prüfen?
2. Was waren die Gründe für den Aufschub der Entscheidung über das Projekt Stuttgart 21 am 23. Oktober 2006 und die erneute Überprüfung der Wirtschaftlichkeit durch den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee?
3. Welche Fragen sind für die Regierung hinsichtlich der vom baden-württembergischen Ministerpräsidenten Günther H. Oettinger und der DB AG vorgelegten Wirtschaftlichkeitsberechnungen für das Projekt Stuttgart 21 offen geblieben, und wann und von wem sollen sie beantwortet werden?
4. Welche Nutzen und welche Kosten flossen in welcher absoluten Höhe in die Wirtschaftlichkeitsberechnungen ein?
5. Für welche Leistungen und Dauer hat die DB AG im Raum Stuttgart verbindliche Bestellgarantien im Schienenpersonennahverkehr und im Schienenpersonenfernverkehr abgegeben?
6. Ist der zuletzt von der DB AG eingerechnete Rationalisierungs- und Mehrerlösanteil von 126 Mio. Euro pro Jahr als Finanzierungsbeitrag für das Projekt Stuttgart 21 noch aktuell, obwohl sich künftig erhebliche Zugverschiebungen durch die Fertigstellung der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt auf der Relation Frankfurt–München ergeben werden, weg von der Trasse über Stuttgart hin zur Trasse über Nürnberg?
7. Berücksichtigen die vorliegenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen die in den letzten Jahren erheblich gestiegenen Stahl-, Baustoff- und Entsorgungspreise?

8. Berücksichtigen die Wirtschaftlichkeitsberechnungen, dass bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 im Jahr 2017 oder später erhebliche Instandsetzungsarbeiten im bestehenden Knoten Stuttgart getätigt werden müssten?
9. Berücksichtigt die Wirtschaftlichkeitsberechnung, dass das Projekt Stuttgart 21 mit der Erhöhung der Mehrwertsteuer ab 1. Januar 2007 voraussichtlich 90 Mio. Euro mehr kosten würde?
10. Hat der Bundesrechnungshof zum Projekt Stuttgart 21 Stellung bezogen, und wenn ja mit welchen Feststellungen?
11. Welche Flächen des Hauptbahnhofs Stuttgart sind seit wann frei von Bahnbetriebszwecken, und welche dieser Flächen wurden noch nicht bebaut?
12. Welche Verkaufserlöse für die Flächen erzielte welche Gesellschaft der DB AG und wie sind die Rückzahlungsmodalitäten für die Erlöse im Falle einer Nichtrealisierung des Projektes Stuttgart 21?
13. Konkurriert das Flächenangebot rund um die neue Messe auf den Fildern mit den Flächen, die durch Stuttgart 21 bisher und zukünftig von Bahnbetriebszwecken befreit werden?
14. Welche Geschossfläche ist auf den von Bahnbetriebszwecken befreiten Flächen insgesamt geplant?
15. Welche Geschossfläche ist bisher auf den von Bahnbetriebszwecken befreiten Flächen realisiert?
16. Welches Angebot an freien Geschossflächen gibt es in Stuttgart?
17. Berücksichtigen die vorliegenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen die geologischen Bedingungen und Erfahrungen des Engelbergtunnelbaus an der A 81, da große Teile der Tunnelstrecken durch das gleiche Gestein führen werden und dadurch bekanntlich weitaus höhere Kosten verursacht wurden, als im Planfeststellungsverfahren ermittelt wurden?

    Wenn nicht, wer kommt für die damit verbundenen Mehrkosten auf?
18. Wird der Bund Mittel für das Projekt Stuttgart 21 bereitstellen, die über die im Rahmen des Bedarfsplans vorgesehenen Bundesschienenausbauwegemittel in Höhe von 453 Mio. Euro für den Ausbau des Bahnknotens Stuttgart (Sowieso-Kosten) hinausgehen, und wenn ja, mit welcher Begründung?
19. Trifft die Aussage des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Achim Großmann, vom August 2004 noch zu, „die Ausbauvariante ‚Stuttgart 21‘ sei nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 und des Bedarfplans 2004 für die Bundesschienenwege“, sondern ausschließlich ein Projekt der DB AG, das diese unternehmerisch eigenverantwortlich betreibe?

    Falls nicht, wie lautet die neue Position?
20. Um wie viel teurer wurden die neuen unterirdischen Zulaufstrecken für den neuen Berliner Hauptbahnhof gegenüber den Planungen, und wer kommt für diese Mehrkosten auf?
21. Welche Verpflichtungen bzw. Vorverträge ist der Bund mit der DB AG bezüglich der Umsetzung von Stuttgart 21 eingegangen?
22. Wie beurteilt die Bundesregierung den Umstand, dass der Vorstandsvorsitzende des Projektentwicklers Drees & Sommer gleichzeitig Geschäftsführer der DB Projektbau Südwest ist, also gleichzeitig Auftraggeber und Auftragnehmer?
23. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die Verträge der anderen beteiligten Finanzierungspartner und deren bindenden Charakter?

24. Welche Finanzierungsvereinbarungen liegen dem Bund für das Projekt Stuttgart 21 vor?

25. Kann unter den Bedingungen der geplanten Teilprivatisierung der DB AG ein öffentliches Bauwerk noch von der DB AG und anderen privaten Investoren finanziert werden, wenn zukünftig Netz und Bahnhöfe Bundeseigentum sein sollen?

    Wenn ja, wer wäre der juristische, wer der wirtschaftliche Eigentümer des Tiefbahnhofs Stuttgart 21?

    Wer wäre juristischer, wer wirtschaftlicher Eigentümer der reinen Verkehrsstation, der kommerziellen Teile des Bahnhofs, der unterirdischen Zufahrtsgleise und der unterirdischen Zufahrtstunnel?

26. Was versteht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang unter einer reinen Verkehrsstation?

27. Wie hoch sind die Planungsausgaben für das Projekt Stuttgart 21 insgesamt?

28. Von wem werden die Planungskosten in welcher Höhe getragen?

29. Wie hoch ist der finanzielle Anteil des Bundes für den bisherigen Planungsvorlauf des Projektes Stuttgart 21?

30. Hat die Bundesregierung bereits Mittel für Planung und Bau von Stuttgart 21 beim Bundesfinanzministerium für die mittelfristige Finanzplanung angemeldet?

    Wenn ja, in welcher Höhe?

31. Wer soll der Bauherr für den unterirdischen Tiefbahnhof sein?

32. Wer soll der Bauherr für die kommerziellen Teile des Bahnhofs sein?

33. Wer soll der Bauherr der unterirdischen Zufahrtsgleise und der zugehörigen Tunnel sein?

34. Wer erhielte die Trassenpreise für die unterirdischen Zufahrtsgleise und wer die Pacht für den Bahnhof?

35. Wie beurteilt die Bundesregierung die Zusicherung der zu erbringenden Eigenleistungen der DB AG im Falle einer Teilprivatisierung des Unternehmens?

36. Wie beurteilt die Bundesregierung die Zusicherung der zu erbringenden Eigenleistung der DB AG im Hinblick darauf, dass die DB AG und EIU versichert haben, dass keine ausreichenden Eigenmittel zur Investition ins Bestandsnetz verfügbar seien?

37. Ist sichergestellt, dass die DB AG die Kosten für die neuen Abstell- und Wartungsanlagen übernehmen würde, die durch die Aufgabe des vorhandenen Kopfbahnhofs entstünden, da zusätzliche Investitionen außerhalb Stuttgarts erforderlich wären?

38. Wie hoch ist der indirekte finanzielle Anteil, z. B. durch die bundeseigenen Immobilien, die der Bund nach jetziger Rechtslage als Eigner der DB AG am Tiefbahnhof Stuttgart 21 übernimmt?

39. Hat der Bund für das Projekt des Tiefbahnhofs Finanzhilfen bei der EU-Kommission beantragt?

    Wenn ja, wie hoch sind diese und mit welchen EU-Projekten konkurriert das Bahnhofsprojekt Stuttgart 21?

40. Hat die Bundesregierung Kenntnis über die Höhe der öffentlichen Mittel, die vom Land Baden-Württemberg und der Landeshauptstadt Stuttgart erbracht werden müssten?

41. Wie hoch ist der originäre Eigenanteil der DB AG an den Investitionen in den Tiefbahnhof Stuttgart 21 (abzüglich der vom Land Baden-Württemberg zugesicherten Regionalisierungsmittel und der Erlöse aus den an die Stadt Stuttgart verkauften Bahnflächen)?

42. In welcher Höhe hat das Land Baden-Württemberg dem Bund verbindlich Eigenmittel für den Tiefbahnhof Stuttgart 21 zugesagt, und wie hoch ist der Anteil dieser Eigenmittel im Detail?

    Wie hoch sind die zugesagten Haushaltsmittel, die Regionalisierungsmittel und die GVFG-Mittel, die für den Tiefbahnhof Stuttgart 21 zur Verfügung stehen sollen?

43. Wie hoch werden die Schieneninvestitionen des Bundes für Neu- und Ausbaumaßnahmen in Baden-Württemberg im Zeitraum 2006 bis 2010 sein?

44. Wie wird sich nach Ansicht des Bundes der Bau des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 angesichts knapper Neuinvestitionsmittel z. B. auf die Bauzeit folgender im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Projekte auswirken: Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Rheintalbahn, Ausbau der Strecke Ulm–Friedrichshafen–Lindau, Ausbaustrecke Stuttgart–Singen–Grenze D/CH sowie der Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar?

45. Wie viel Prozent der GVFG-Mittel des Bundesprogramms stehen nach Ansicht des Bundes bei der Umsetzung des Projektes Stuttgart 21 noch für andere regionale Projekte wie z. B. die S-Bahn-Netze in Freiburg und Mannheim, den Ausbau der Stadtbahn in Karlsruhe, Heilbronn und Ulm und ein mögliches Stadtbahnsystem in Tübingen zur Verfügung?

46. Kommt der Bund als künftiger Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur für die Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen von Stuttgart 21 auf?

    Wenn ja, in welcher Höhe werden diese im Einzelnen für die reine Verkehrsstation, den kommerziellen Teil des Bahnhofs, die unterirdischen Zufahrtsgleise und den Zufahrtstunnel veranschlagt?

47. Gibt es vergleichende Untersuchungen zu den Instandhaltungskosten des bestehenden oberirdischen Kopfbahnhofes Stuttgart?

    Wenn ja, wie hoch wären diese und ist dabei berücksichtigt, dass wegen des Projektes Stuttgart 21 teilweise Ersatz- und Reparaturinvestitionen im Knoten Stuttgart nicht getätigt wurden, also schon längst erledigt sein sollten?

    Wenn nein, warum wurde diese Möglichkeit nicht in Erwägung gezogen?

48. Wie viel haben die folgenden Bahnhöfe gekostet:

    a) Neubau Berliner Hauptbahnhof,

    b) Sanierung der Hauptbahnhöfe München, Frankfurt (Main), Leipzig, Dresden und Mannheim?

49. Wie viel Jahre veranschlagt die Bundesregierung für den Bau des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 und die dazugehörigen Tunnelanlagen?

50. Wann kann frühestens mit dem Bau des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 begonnen werden?

51. Wie lange würde die Sanierung des Kopfbahnhofs und der oberirdischen Gleisanlagen dauern?

52. Wann könnte mit der Sanierung des Kopfbahnhofs und der oberirdischen Gleisanlagen begonnen werden?

53. Warum benötigt der Flughafen Stuttgart nach Ansicht der Bundesregierung eine ICE-Anbindung, obwohl er auch in absehbarer Zeit kein Hub mit

internationaler Bedeutung wird, und für die überwiegend regionalen Nutzer zu einer unverhältnismäßigen Verteuerung der Fahrpreise führen würde?

54. Welches sind die mit der Tunnelführung verbundenen Sicherheitsrisiken?

    Entsprechen die Planungen bereits neuesten europäischen Standards, falls nicht, mit welchen zusätzlichen Kosten ist zu rechnen?

55. Wer käme für die erhöhten Sicherheitsvorkehrungen im Tunnelbetrieb auf?

56. Wie viele der vorhandenen Nahverkehrs-Zuggarnituren, die im Raum Stuttgart eingesetzt werden, entsprechen nicht den erhöhten Brandschutzbedingungen, die für den Einsatz im Tunnelbahnhof Stuttgart 21 erforderlich wären?

    Wie hoch sind die zusätzlichen Kosten für den Austausch dieser Zuggarnituren, und wer würde diese tragen?

57. Für wie viel Prozent der Bahnhofsbenutzer bringt die Durchfahrtstation Zeitvorteile und für wie viel Prozent der Nutzer entstehen Nachteile durch die zeitversetzten Umsteigebeziehungen,

    a) im Vergleich zu heute und

    b) im Vergleich zur Alternative mit Kopfbahnhof und Integriertem Taktfahrplan?

58. Wie viele Züge fahren derzeit im Fern- und Nahverkehr im Stuttgarter Hauptbahnhof ab?

59. Sind die Kapazitäten der geplanten Variante des Tiefbahnhofs ausreichend, um im Stuttgarter Hauptbahnhof ein 30-prozentiges Verkehrswachstum an Zügen im Fern- und Nahverkehr zu bewältigen?

    Stehen in diesem Fall genug Trassen für die Zugabfertigung zur Verfügung?

Berlin, den 15. Dezember 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333